

### Wohnungsmarkt und Multilokalität

Reuschke, Darja

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

**Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:**

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Reuschke, D. (2020). Wohnungsmarkt und Multilokalität. In R. Danielzyk, A. Dittrich-Wesbuer, N. Hilti, & C. Toppel (Hrsg.), *Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklung: ein Kompendium* (S. 329-336). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-0976450>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more Information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0>

*Reuschke, Darja:*

## **Wohnungsmarkt und Multilokalität**

URN: urn:nbn:de:0156-0976450



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 329 bis 336

In:

Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Hilti, Nicola;

Tippel, Cornelia (Hrsg.) (2020):

Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen:  
ein Kompendium.

Hannover = Forschungsberichte der ARL 13

Darja Reuschke

## WOHNUNGSMARKT UND MULTILOKALITÄT

### Gliederung

- 1 Einleitung
  - 2 Wandel der Räumlichkeiten der Haushalts- und Lebensformen
  - 3 Datengrundlage
  - 4 Wohnungsnachfrage in Großstädten
  - 5 Regionale Wohnstandortentscheidungen
  - 6 Fazit
- Literatur

### Kurzfassung

In diesem Beitrag wird die Multilokalität von Personen in Living-Apart-Together-Beziehungen und Personen, die eine nur beruflich genutzte Zweitwohnung unterhalten („Shuttles“) betrachtet. Es werden die sozialräumlichen Konsequenzen multilokaler Lebensformen untersucht und dabei herausgearbeitet, wie sich Wohnstandortentscheidungen und die Wohnungsnachfrage in Großstädten verändern.

### Schlüsselwörter

Multilokalität – Arbeitsmarkt – Living Apart Together (LAT) – Wohnungsmärkte – Zweitwohnung

### Housing market and multilocality

### Abstract

This article looks people in Living-Apart-Together relationships and people who have a second home for professional reasons (“shuttles”). The socio-spatial consequences of multilocal ways of life will be analysed and how housing location decisions and housing demand in large cities change.

### Keywords

Multilocality – Labour market – Living Apart Together (LAT) – Housing markets – Secondary residence

## 1 Einleitung

Die Transformation der Haushaltsformen, die in den westlichen Industrieländern seit mehreren Dekaden zu beobachten ist, vollzieht sich räumlich in unterschiedlicher Intensität und ist in Großstädten am stärksten ausgeprägt. Der steigende Anteil von

Einpersonenhaushalten wird in der Literatur oft als Ausdruck von *Vereinzelung* und *Singularisierung* und als *Versingelung* von Großstädten und Stadtteilen interpretiert (Kemper 2006; Eichener/Heinze/Bucksteeg 1994).

Das herkömmliche starre Haushalts- und Lebensformenkonzept, das unter anderem der Prognose der Wohnungsnachfrage zugrunde liegt, bildet deshalb nur zum Teil den gesellschaftlichen Wandel unserer Gesellschaft ab. Darin vernachlässigt werden das soziale Beziehungsgeflecht über Haushaltsgrenzen hinaus und Formen zirkulärer Migration (z.B. befristete Auslandsentsendung). Insbesondere in Großstädten ist davon auszugehen, dass eine an einen Ort gebundene Lebensführung auf eine zunehmende Zahl von Personen nicht (mehr) zutrifft. Das gilt zum Beispiel für Paare, die nicht in einem Haushalt, sondern in getrennten (separaten) Haushalten leben. Diese partnerschaftliche Lebensform wird seit einigen Jahren in der soziologischen Literatur untersucht und als „Living apart together“ (kurz: LAT) bezeichnet (Levin 2004; s. Dittrich-Wesbuer/Sturm zu Nicht-amtliche Daten in diesem Band). Dieser Trend ist damit Teil des Einpersonenhaushalt-Booms in Großstädten.

Die Bedeutung einer *fluiden* Konzeption von Haushalt wird gleichfalls durch die Zunahme multilokaler Haushaltsorganisationen unterstrichen, in denen Personen mehrere Wohnungen unterhalten (*zirkuläre Migration*). Für Großstädte und Arbeitsmarktzentren rücken in diesem Zusammenhang berufliche Zweitwohnsitze in den Fokus der Stadt- und Wohnforschung.

Vor diesem Hintergrund konzentriert sich der Beitrag auf LAT-Beziehungen und Personen, die eine beruflich genutzte Zweitwohnung unterhalten (im Folgenden auch „Shuttles“ genannt) und untersucht, welche Auswirkungen diese Lebensformen auf das Wohnen in Städten haben und welche sozialräumlichen Konsequenzen daraus resultieren.

## 2 Wandel der Räumlichkeiten der Haushalts- und Lebensformen

Seit Ende der 1980er Jahre werden in den westlichen Industrieländern Trends zur Verkleinerung der Haushalte und zu so genannten „neuen“ Haushalts- und Lebensformen, unter denen zumeist Alleinerziehende, Patchwork-Familien und nichteheliche Lebensgemeinschaften gefasst werden, empirisch untersucht und theoretisiert (Weick 2008). Als Ursachen für den „Zweiten demographischen Übergang“ (Van de Kaa 1987) sind in Anlehnung an Individualisierungs- und Geschlechtertheorien gesellschaftliche Modernisierungsprozesse anzuführen, die zu einem Bedeutungsverlust von traditionellen Familienwerten und zu einer Veränderung des Geschlechterverhältnisses geführt haben. Zu nennen ist hier unter anderem die Bildungsexpansion von Frauen, die einen direkten Einfluss auf das Heirats- und Familienbildungsverhalten ausübt. Individuelle Lebens- und Wohnvorstellungen sind zudem an makrostrukturelle Rahmenbedingungen geknüpft, die Wahlmöglichkeiten schaffen und zum Beispiel das Zusammenziehen mit dem Partner vor der Ehe bzw. der Geburt des ersten Kindes oder das Alleinwohnen von Frauen rechtlich ermöglichen und ein entsprechendes Wohnraumangebot bereithalten.

Das Zusammenleben von Paaren in getrennten Haushalten konnte sich erst unter den Bedingungen erweiterter Handlungsoptionen und veränderter Wohnungsmärkte (Entspannungstendenzen, Akzeptanz von Alleinwohnenden und nicht permanent zusammenlebenden Paaren seitens der Vermieter) zu einer alternativen Lebens- und Wohnform entwickeln. Die Ursachen für die Bedeutungszunahme einer fluiden Haushaltskonzeption lassen sich jedoch nicht erschöpfend individualisierungstheoretisch oder durch strukturelle Veränderungen auf den Wohnungsmärkten erklären. Aktuelle Transformationen der Haushalts- und Lebensformen stehen ebenfalls im Zusammenhang mit Strukturveränderungen auf dem Arbeitsmarkt und dem Aufkommen eines neuen Mobilitätsparadigmas.

### 3 Datengrundlage

Die urbanen Konsequenzen multilokaler Lebensformen werden auf der Grundlage der Ergebnisse einer Primärerhebung in Düsseldorf, Berlin, Stuttgart und München diskutiert. Grundgesamtheit der postalischen Befragung waren Zugezogene, die zum Zeitpunkt der Befragung zwischen 25-59 Jahre alt waren und deren Zuzug in die Untersuchungsgebiete nicht länger als fünf Jahre zurücklag. Insgesamt liegen 2.007 auswertbare Fragebögen vor. Davon unterhalten 226 Befragte eine beruflich genutzte Zweitwohnung. Mit 20 von diesen Shuttles wurden vertiefende Interviews geführt. In einer LAT-Beziehung leben 258 Erwerbspersonen; davon pendeln 136 Befragte über große Entfernungen von mindestens 50 km („Fernbeziehung“) und die restlichen 121 LATs leben in kleinräumiger Entfernung von weniger als 50 km zum Partner/zur Partnerin („kleinräumige LAT-Beziehung“; s. Reuschke 2010a und 2010b für eine ausführliche Beschreibung des Untersuchungsdesigns).

### 4 Wohnungsnachfrage in Großstädten

Die Wohnungsnachfrage von LATs und Shuttles beschränkt sich hauptsächlich auf den Mietwohnungsmarkt. Für viele Shuttles und insbesondere für jüngere Befragte ist die multilokale Haushaltsorganisation ein temporäres Lebensmuster, weshalb der Erwerb von Wohneigentum am Zweitwohnsitz für die große Mehrheit nicht in Betracht kommt. Insgesamt lebt gut die Hälfte der befragten Shuttles am Hauptwohnsitz im selbstgenutzten Wohneigentum und nur wenige wohnen an beiden Wohnorten im selbstgenutzten Wohneigentum. LATs haben in den untersuchten Städten ebenso wie alleinstehende Zugezogene in Einpersonenhaushalten, die unilokal leben, kaum Wohneigentum gebildet. Das erklärt sich zum einen durch ihr junges Alter. Für LATs in einer Fernbeziehung spielt darüber hinaus eine Rolle, räumlich flexibel zu sein (Tab. 1).

Die Wohnsituation und Wohnwünsche von LATs unterscheiden sich in vielen Aspekten nicht von Zugezogenen in Einpersonenhaushalten, die nicht multilokal leben. Ihre Wohnstandorte konzentrieren sich – wie für Einpersonenhaushalte und junge Haushalte typisch – auf innerstädtische und innenstadtnahe Wohnlagen. Auffallend ist die Orientierung auf innerstädtische Wohnstandorte unter Befragten in einer Fernbeziehung. Dementsprechend groß ist ihre Präferenz für Wohngegenden mit einer guten Versorgungsinfrastruktur.

	LATs kleinräumig ( $< 50$ km)	LATs in Fern- beziehung ( $\geq 50$ km)	Shuttles am beruflichen Zweitwohn- sitz	Allein- stehende in 1PHH ohne NW (Unilokale)
<b>Merkmale der Wohnung</b>				
Pro-Kopf-Wohnfläche (Standardabweichung)	50 qm (26,0)	50 qm (20,9)	43 qm (28,5)	50 qm (18,9)
im Wohneigentum (%)	7 %	6 %	9 %	6 %
<b>Lage der Wohnung</b>				
Innenstadt (%)	43 %	48 %	44 %	41 %
Innenstadtrand (%)	41 %	36 %	37 %	43 %
Stadtrand (%)	16 %	16 %	19 %	16 %
Entfernung zur Arbeitsstätte, Mittelwert (Minuten, SD)	22,3 (14,4)	22,8 (13,9)	20,9 (16,3)	24,7 (16,8)
Entfernung zur Arbeitsstätte mit innerstädtischer Wohn- lage, Mittelwert (Minuten, SD)	23,1 (16,2)	22,6 (15,3)	17,2 (15,1)	24,1 (15,1)
Erreichbarkeit von Autobah- nen: höchste Priorität (%)*	25 %	18 %	30 %	16 %
Erreichbarkeit des Hauptbahn- hofes: höchste Priorität (%)*	8 %	15 %	17 %	9 %
n	121	136	182	299

1PHH = Einpersonenhaushalt, NW = Nebenwohnung, SD = Standard Deviation

\* Die Wichtigkeit der Erreichbarkeit von Nahverkehrsmitteln, eines Hauptbahnhofes, von Autobahnen und eines Flughafens wurde anhand von Rängen (1-4) erfasst. Höchste Priorität bedeutet Rang 1.

Tab. 1: Wohnsituation in den Untersuchungsgebieten, Erwerbspersonen (beruflich genutzter Zweitwohnsitz für Shuttles) / Quelle: eigene Berechnung

Die Wohnbedingungen und Wohnansprüche von Shuttles an ihrem beruflichen Zweitwohnsitz (der sich zumeist in den Untersuchungsgebieten befindet) weisen in vielen Aspekten Besonderheiten auf: Sie wohnen am beruflichen Zweitwohnsitz in auffallend kleinen Wohnungen und die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und von Hochgeschwindigkeitsnetzen hat für viele am Zweitwohnsitz eine herausragende Bedeutung. Dafür werden zum Teil Wohnlagen akzeptiert, die ansonsten für den Hauptwohnsitz nicht in Frage kommen würden, wie zum Beispiel an verkehrsbelasteten Straßen.

Mit der Bedeutung von Erreichbarkeiten hängt zusammen, dass das Gros der Befragten mit einer beruflichen Zweitwohnung wöchentlich zwischen den Wohnsitzen pendelt. Für einen Teil der wöchentlichen Pendlerinnen und Pendler ist die Erreichbarkeit von Hochgeschwindigkeitsnetzen vom Arbeitsplatz ebenfalls von großer Wichtigkeit. Das hängt damit zusammen, dass einige Befragte am Montagmorgen direkt von der Hauptwohnung („ohne Umweg über die Zweitwohnung“) zur Arbeit pendeln und am Freitag vice versa direkt vom Arbeitsplatz zum Hauptwohnnort fahren. Im Vergleich dazu wechseln sich LATs in einer Fernbeziehung beim Pendeln weit überwiegend im wöchentlichen Turnus mit dem Partner/der Partnerin ab, sodass die Befragten meistens im Zwei-Wochen-Rhythmus pendeln. Die Erreichbarkeit von Hochgeschwindigkeitsnetzen und des Arbeitsplatzes wird deshalb für die Wohnstandortwahl von LATs durchschnittlich von geringerer Bedeutung sein als für Shuttles, die wöchentlich große Distanzen zwischen den beiden Wohnorten zurücklegen.

Die Wohnansprüche sind für viele Shuttles am Zweitwohnsitz geringer als am Hauptwohnsitz. Das betrifft in erster Linie die Ausstattung der Wohnung mit einem großen Raum (> 30 qm) und einem Arbeits- bzw. Gästezimmer sowie die Ansprüche an das Wohnumfeld in Bezug auf Nachbarschaft, Ruhe und Grünanteil. Generell ist für den beruflichen Zweitwohnsitz auffällig, dass in vielen Fällen eher Abstriche bei der Wohnung als beim Wohnumfeld und der Wohnlage gemacht werden. So gewinnt die Infrastrukturausstattung der Wohngegend am Zweitwohnsitz gegenüber dem Hauptwohnsitz für einige Befragte sogar an Bedeutung.

Die Wohnkosten werden unter Shuttles als wesentliches Auswahlkriterium für die Wohnung genannt. Das lässt sich objektiv auf eine kostenintensive Lebensführung durch Mobilitätskosten, doppelte Miete, Zweitwohnungssteuer, Doppelausstattung usw. zurückführen. Es gibt zwar auch eine kleine Gruppe unter den befragten Shuttles, die größere Miet- oder Eigentumswohnungen mit einem hohen Ausstattungsniveau nachfragt, aber der Großteil der Befragten sucht nach kleinen Wohnungen mit ca. 40-50 qm Wohnfläche und einer guten Ausstattung mit Balkon/Terrasse, komfortablem Bad, separater Küche und ggf. einer Parkmöglichkeit in der direkten Wohnumgebung. Daneben gibt es wöchentliche Pendlerinnen und Pendler, die eine sehr kleine, einfache Wohnung oder lediglich ein möbliertes Zimmer nachfragen. Auf eine größere Wohnung mit hochwertigerer Ausstattung wird aus Kostengründen verzichtet oder weil die multilokale Haushaltssituation als eine Übergangslösung angesehen wird.

Es ist daher davon auszugehen, dass durch die Zunahme von LAT-Beziehungen und beruflich motivierten multilokalen Haushaltsorganisationen in großstädtischen Arbeitsmarktzentren eine erhöhte Nachfrage nach kleinen, gut ausgestatteten Mietwohnungen im unteren bis mittleren Preissegment in der Innenstadt und in innenstadtnahen Lagen besteht. In diesem Teilsegment wird in strukturstarken Wohnungsmarktreionen mit einer weiteren Anspannung zu rechnen sein. Angesichts der Tatsache, dass zum Teil gutverdienende Pendlerinnen und Pendler am beruflichen Zweitwohnsitz kleine, preiswerte Mietwohnungen nachfragen, verschärft sich für Großstädte mit einer signifikanten Anzahl von beruflich genutzten Zweitwohnungen der Handlungsbedarf, im unteren Preissegment ausreichend Wohnraum sicherzustellen und Verdrängungsprozessen von einkommensschwachen Haushalten entgegenzuwirken.

Um den Druck auf den Wohnungsmärkten für Ansässige (mit Hauptwohnsitz) zu mildern, eignet sich der Bau von Businessappartements für Berufspendlerinnen und -pendler, die wöchentlich zu ihrem Hauptwohnsitz pendeln oder die nur wenige Tage in der Woche an ihrem Zweitwohnsitz verbringen. Zum Beispiel werden in Trier Appartements direkt als Pendlerwohnungen für „LUX-Pendler“, zum Teil in Kombination mit Studierendenappartements, vermarktet.

## 5 Regionale Wohnstandortentscheidungen

Einige empirische Studien wie z.B. Costa/Kahn (2000) und Green (1995) zeigen für einige westliche Industrieländer, dass sich Paare, in denen beide Partner in hohen Positionen arbeiten („Dual Career Couples“, kurz: DCCs) in Agglomerationsräumen und Großstädten konzentrieren. Die vorliegenden Ergebnisse legen nahe, dass ein solcher Trend auch für Deutschland gegenwärtig und zukünftig bedeutsam ist.

Shuttles und LATs in einer Fernbeziehung sind in dem Sample überdurchschnittlich hoch qualifiziert. Neben der eigenen Erwerbstätigkeit spielt die Erwerbstätigkeit des Partners/der Partnerin als Hauptmotivation für die Lebensform eine wesentliche Rolle. Das Problem der Ko-Residenz von doppelerwerbstätigen Paaren und DCCs hat folglich einen entscheidenden Einfluss auf die Entstehung multilokaler Lebensformen über große Distanzen.

Fernbeziehungen werden von Erwerbspersonen mehrheitlich in einer jungen vorfamiliären Phase über einen kurzen Zeitraum praktiziert, um den Spagat zwischen Berufseinstieg und Partnerschaft zu bewerkstelligen. Die Hälfte der Befragten wohnt schon immer mit der Partnerin bzw. dem Partner an verschiedenen Orten und gut die Hälfte möchte in der nahen Zukunft mit ihr bzw. ihm zusammenziehen. Zwischen dem zukünftigen Umzugsarrangement der Paare und der Raumstruktur besteht ein Zusammenhang: Die meisten planen am Wohnort desjenigen Partners zusammenzuziehen, der in einer Agglomeration lebt. Zum Teil ist für die Ko-Residenz ein hohes Maß an räumlicher Flexibilität notwendig, wenn zum Beispiel beide Partner am jeweils anderen Wohnort keinen adäquaten Job finden können und deshalb mit der Partnerin bzw. dem Partner an einem ganz anderen Ort zusammenziehen. Es sind insbesondere jüngere Altersgruppen und Männer und Frauen in einer kinderlosen Partnerschaft, die nicht über eine längere Zeit in einer multilokalen Haushaltsorganisation mit beruflichem Zweitwohnsitz leben möchten. Das Pendeln dient der beruflichen Etablierung am Anfang der Berufslaufbahn, wofür die Trennung vom Partner bzw. der Partnerin gezwungenermaßen in Kauf genommen wird.

Angesichts der berufsbedingten Restriktionen von Paaren, an einem Wohnort zusammenzuwohnen, ist davon auszugehen, dass zukünftig die Konzentration von Paarhaushalten in Agglomerationsräumen zunehmen wird. Es ist anzunehmen, dass für die Wohnstandortwahl von (jungen) Paaren jene Agglomerationsräume relevant sind, die über ein differenziertes Arbeitsmarktangebot und einen hohen Besatz an Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich verfügen und somit (hoch)qualifizierten Männern



und Frauen gleichermaßen Arbeitsmarktchancen offerieren. Für einen „residential compromise“ sind polyzentrische Regionen prädestiniert, da sie eher als monozentrische Regionen einen Zugang zu verschiedenen Arbeitsmärkten mit einem differenzierten Arbeitsmarktangebot bieten.

## 6 Fazit

LAT-Beziehungen und Personen in einer multilokalen Haushaltsorganisation mit beruflichem Zweitwohnsitz sind in Deutschland quantitativ betrachtet eine kleine Teilpopulation; in der gegenwärtigen Debatte über Lebensformen im spätmodernen Gesellschaftswandel und den Auswirkungen des demographischen Wandels kommt ihnen allerdings angesichts ihrer pionierhaften Rolle und ihrer quantitativen Zunahme eine hohe Bedeutung zu. Das Zusammenspiel aus Modernisierungs- und Individualisierungsprozessen, der Restrukturierung der Erwerbsarbeit und des Wandels des Mobilitätsverhaltens bewirkt, dass individuelle Lebensmuster und partnerschaftliche/familiäre Beziehungen zunehmend weniger an starre Haushaltsgrenzen gebunden sind. Die Folgen des gesellschaftlichen Wandels für urbane Räume und die Gemeinschaft (u.a. Heirats- und Geburtenrate) verändern traditionelle Haushaltskonzeptionen. Ein fluides Konzept von Haushalt muss berücksichtigen, dass Lebensformen zunehmend nicht mit Haushalten identisch sind. Das schließt im Hinblick auf die Erfassung der Bevölkerungsstruktur und ihres Wandels sowohl Nebenwohnsitze als auch das Vorhandensein einer festen Partnerschaft außerhalb des Haushaltes ein. Die Berücksichtigung von multilokalen Lebensformen ist für die Ermittlung der Wohnungsnachfrage in großstädtischen Arbeitsmarktzentren daher bedeutsam. Daraus erklärt sich vor allem die Nachfrage nach zentral gelegenem Wohnraum, kleinen Businessappartements und möblierten Wohnungen/Zimmern. Aktuelle Entwicklungstrends in Großstädten, die in der Literatur unter den Begriffen *Reurbanisierung* und *Singularisierung* diskutiert werden, werden zu einem nicht zu vernachlässigenden Anteil durch die Zunahme multilokaler Lebensformen bestimmt.

Die Zuwächse hoch qualifizierter Beschäftigung in Kernstädten sprechen für die Annahme, dass angesichts der Probleme der Ko-Residenz von doppelberufstätigen und Dual-Career-Paaren die Konzentration von Paaren in Agglomerationsräumen zunehmen wird. Dadurch wird zugleich das Ungleichgewicht von städtischen und ländlichen Räumen in Bezug auf Personen im erwerbsfähigen Alter, Hochqualifizierte und Frauen im gebärfähigen Alter steigen. Insbesondere für polyzentrische Regionen ergeben sich daraus Entwicklungspotenziale.

---

### Literatur

- Costa, D. L.; Kahn, M. E. (2000): Power Couples: Changes in the Locational Choice of the College Educated 1940-1990. In: *The Quarterly Journal of Economics* 115 (4), 1287-1315.
- Eichener, V.; Heinze, R. G.; Bucksteeg, M. (1994): Neue Anforderungen an die Wohnungswirtschaft vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Entwicklungen. Bochum. = InWIS Bericht Nr. 3/94.
- Green, A. E. (1995): The Geography of Dual Career Households: A Research Agenda and Selected Evidence from Secondary Data Sources for Britain. In: *International Journal of Population Geography* 1 (1), 29-50.

- Kemper, F.-J. (2006): Komponenten des demographischen Wandels und die räumliche Perspektive. In: Raumforschung und Raumordnung 64 (3), 195-199.
- Levin, I. (2004): Living Apart Together: A New Family Form. In: Current Sociology 52 (2), 223-240.
- Reuschke, D. (2010a): Living apart together over long distance – time-space patterns and consequences of a late-modern living arrangement. In: Erdkunde 64 (3), 215-226.
- Reuschke D. (2010b): Multilokales Wohnen. Raum-zeitliche Muster multilokaler Wohnarrangements von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung. Wiesbaden.
- Van de Kaa, D. J. (1987): Europe's second demographic transition. In: Population Bulletin 42, 1-57.
- Weick, S. (2008): Familie und Lebensformen. In: Statistisches Bundesamt; GESIS-ZUMA – Gesellschaft Sozialwissenschaftlicher Infrastruktureinrichtungen; WZB – Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialwissenschaften (Hrsg.): Datenreport 2008. Bonn, 44-51.

---

## Autorin

Darja Reuschke (\*1976), Dr., ist Associate Professor in der School of Geography and Environmental Science an der University of Southampton.